

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283

5. Jg.

Heft 2/07

Juli - Oktober 2007

Neue Kraftwerke am Rhein
Nordtangente
Der TGV ist da
Radfahren in Karlsruhe

Günstige KVV-Karten 4x im Jahr



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

das **Kohlekraftwerk am Rhein** soll gebaut werden: Die EnBW hat sich für den Bau entschieden, obwohl die EU die Kohleverbrennung als klimaschädlich und nicht zeitgemäß einstuft. Auch die Papierfabrik StoraEnso will mit Kohle Geld sparen. Dabei steht mit **Erdgas eine verträglichere Alternative** bereit, wenn man nicht durch Energiesparen und regenerative Energien auf neue Heizkraftwerke verzichten kann oder will.

Auch im Verkehr ist keine Wende in Sicht. Das überfällige **Tempolimit auf Autobahnen** ist wegen der Autolobby und der Angst, Wählerstimmen zu ver-

lieren, weiterhin tabu. Während es mit dem **TGV** nun eine schnelle Verbindung nach Paris gibt, muss man im Regionalverkehr auf günstige Verbindungen nach Strasbourg noch warten. Auch sonst drückt das Land beim Schienenverkehr auf die Bremse. Dagegen wurde im Karlsruher Osten mit der Eröffnung des neuen **Autobahnanschlusses** der Bau der **Nordtangente** begonnen. Der Weiterbau stößt besonders im Karlsruher Westen auf Widerstand.

Der Hardtwald ist aber auch aus der Luft bedroht: Durch Spritzaktionen trifft man nicht nur die **Maikäfer**. Die Um-

weltverbände fürchten mehr Nachteile als Vorteile für Mensch und Natur.

Viel tut sich derzeit in Sachen Radverkehr in Karlsruhe. So wurde der Bau der **Fahrradroute nach Knielingen** in Angriff genommen. Aber wo viel Licht ist, ist leider auch Schatten.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen und Euch die Redaktion des umwelt & verkehr Karlsruhe.

BUZO, PRO BAHN und VCD

J. Meister
Heiko Jacobs
Johannes Hertel

Inhalt:

BUZO-Vorwort.....	3
Die Hub muss grün bleiben! ... auch mit Sportpark.....	3
Gas- statt Kohle-Kraftwerke – Umweltbelastung für Karlsruhe minimieren!....	4
Aktionstag gegen die Nordtangente	6
Nachruf Klara Röckel.....	7
Tempolimit auch auf Autobahnen?.....	7

Der TGV ist da.....	8
Radfahren in Karlsruhe – 1.: Verkehrsversuch Rheinstraße.....	10
2.: Stadtteilroute Knielingen – City	12
3.: Fahrradstation am Hauptbahnhof..	13
4.: Miteinander und Öffentlichkeit.....	13
5.: Verkehrsversuch Kaiserstraße.....	14
6.: Einkaufen mit dem Fahrrad.....	14

Mit dem „Enztäler Freizeitexpress“ nach Bad Wildbad.....	14
KVV-Jahreskartenaktion.....	15
Kleiner Riss, große Wirkung – Inneres einer Brücke.....	15
Termine.....	16

Benz zu Ehren...

... ein Altreifen ans Denkmal gelehnt? Dann doch lieber radeln: S. 10 ff. Nahmobilität aller Art gab es beim HPV-Schlossparktreff zu sehen, siehe auch: www.hpv.org/scene/karlsruhe

Wer's klassischer mag und noch sucht:

Herrenrad abzugeben:

kostenlos, Marke „Herkules“, 28“-Räder, 5-Gang-Kettenschaltung, ohne Rücktritt, hellgrau. Interessenten wenden sich an das Umweltzentrum, Tel. 0721 - 38 05 75



Text und Fotos: Heiko Jacobs



Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO); Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 - 38 05 75

Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Margarete Ratzel
E-Mail: redaktion@umverka.de

Internet: www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de oder kurz: www.umverka.de

Satz/Layout: auch-rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: gedruckt und online

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Auflage: 3000, gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier

ISSN: 1612 - 2283

Fotos: Aktionsbündnis, R. Helfer, H. Jacobs, M. Lieb, J. Meister, W. Melchert

Titelfoto: Statt Kohle: Energie aus Wind, Sonne und Deponiegas von Ex-Mülldeponie; Foto: Wolfgang Melchert

Impressum

Mitteilungsblatt von BUZO, PRO BAHN und VCD.

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich, siehe Leiste in Heftmitte, außer bei Gastbeiträgen anderer Vereine.

umwelt & verkehr erscheint dreimal im Jahr. Der Bezugspreis ist im jeweiligen Mitgliedsbeitrag enthalten.

Abonnement für Nichtmitglieder 10,- €/Jahr



Der TGV ist da

Der erste
Tag mit TGV
Foto:
Wolfgang
Melchert



Zunächst etwas Geschichte

Im Jahre 1954 starteten die französischen Eisenbahnen ein Forschungsprogramm. Es sollten die Leistungsgrenze der elektrischen Lokomotiven untersucht werden sowie das Verhalten der Wagen bei hoher Geschwindigkeit und die Elastizität der Gleise, die Leistungsfähigkeit der Stromabnehmer und die Tauglichkeit der elektrischen Ausrüstungen bei großer Beanspruchung.

Die Versuche wurden mit einer Gleichstromlokomotive CC7121 und einem Dreiwagenzug auf einer geraden und ebenen Strecke südlich von Dijon gemacht. Man steigerte sich anfangs von ca. 180 km/h auf die für damalige Zeiten Weltrekordgeschwindigkeit von immerhin 243 km/h! Im Juni 54 wurden weitere Versuche unternommen mit einem neuartigen Stromabnehmer – einer der Schwachpunkte bei hohen Geschwindigkeiten – und es wurden 200 bis sogar 226 km/h erreicht. Selbst mit einem 430 t schweren Zehnwagenzug waren noch 160 km/h möglich.

1967 begann die Bahn ihren täglichen 200 km/h-Betrieb. Der erste planmäßige Zug war der „Capitole“ zwischen Paris-Austerlitz und Toulouse. Der Erfolg war groß. Man fuhr eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 141 km/h. Das gab es damals nirgends in Europa!

1969 legten die französischen Eisenbahnen dem Verkehrsministerium einen Plan für eine völlig neue Schnellbahn vor. Zu schnellen Zügen gehört auch eine eigene Trasse. Aber die Strecke Paris-Südost, wie sie hieß – es sollte die erste TGV-Strecke werden – sollte keine Bahn nach dem Muster des japanischen Shinkansen sein (getrennt vom übrigen Netz), sie sollte kompatibel mit den bestehenden Netzen sein.

Nach anfänglichen Versuchen mit durch Gasturbinen angetriebenen Triebwagenzügen – man umging damit u.a. die Probleme mit den Stromabnehmern – wurde am 11.7.1979 – auch befördert durch die damalige Ölkrise – der erste Elektro-TGV ausgeliefert. Die beiden Triebköpfe haben zusammen eine Leistung von 6.350 kW, 8 Wagen befinden sich zwischen den zwei Triebköpfen, der gesamte Zug ist 200,19 m lang und außer den vier Drehgestellen der Triebköpfe sind zusätzlich noch die ä-

ßeren Drehgestelle des ersten und letzten Wagens des Zuges angetrieben. Gebremst wird mit elektrischer Widerstandsbremse und Scheibenbremsen an den nicht angetriebenen Achsen. Der Bremsweg aus 260 km/h bis zum Stillstand beträgt 3,7 km!

Am 22.9.1981 war es soweit: Präsident Mitterrand persönlich weihte die Strecke Paris-Südost ein. Der TGV startete mit einem großen Angebot von Paris nach Lyon und darüber hinaus nach St. Etienne, Besancon und Genf. Japan verlor erstmals das Blaue Band der schnellsten Züge. Die orangefarbenen TGVs fuhren 260 km/h Spitze.

Auf der 1990 fertiggestellten Atlantikstrecke Paris – Bordeaux wurden die neuen TGV A-Züge mit zehn statt mit acht Mittelwagen gefahren, weil es dort weniger Steigungen gibt und vor allen Dingen weil sie statt der bisherigen Gleichstrommotoren Drehstromantriebsmotoren mit wesentlich höherer Leistung erhielten.

Am 29.7.1987 wurde der französisch-britischen Gruppe „Eurotunnel“ eine Konzession für 55 Jahre übertragen, einen Tunnel zwischen Frankreich und England zu bauen und zu betreiben. Am 9.10.1987 genehmigte die französische Regierung den Bau des TGV-Nord und im September 1993 wurde die ganze Strecke für den Verkehr freigegeben. Die TGVs fahren hier 300 km/h, und die Fahrzeit von Paris nach Lille konnte damit um eine Stunde verkürzt werden!

Inzwischen wurden neue Fahrzeuggenerationen entwickelt: Der TGV Réseau, der dem TGV-Atlantik ähnlich ist, allerdings um zwei Mittelwagen kürzer und der über ein Führerstandssignalsystem verfügt, das eine Zugfolge von nur 3 Minuten Abstand bei 300 km/h, erlaubt. Das System wird auch im Kanaltunnel benutzt. Und der TGV-Duplex, ein doppelstöckiger TGV mit drei Wagen 1. Klasse, vier Wagen 2. Klasse und einem Barwagen.

Mit der Fertigstellung des TGV-Nord gibt es ja nun eine Nord – Südverbindung längs durch Frankreich von Calais nach Marseille. Das veranlasste die Französische Eisenbahn zu zeigen, wie ausdauernd und zuverlässig die TGVs sind. Ihr Ziel war es, die Züge die

1.067 km zwischen den zwei Städten in unter vier Stunden zurücklegen zu lassen. Um 16.30 Uhr fuhr der Zug in Calais ab und nach 3 Stunden und 30 Minuten kam er in Marseille an. Es gab allerdings ein paar kleine „Hilfestellungen“: Die Motorleistungen wurden erhöht (pro Motor statt 1.100 kW auf 1.400 kW) und auf den meisten Streckenabschnitten die Höchstgeschwindigkeit um 30 km/h!

In 185 Minuten von Karlsruhe nach Paris

Die Fahrzeuge des TGV POS (Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland) sind eine teilweise Neuentwicklung: Die Kopfform entspricht dem Doppelstock-TGV und die Triebköpfe besitzen eine Dreisystemausrüstung; für eine Fahrspannung von 25 kV – da haben sie eine Leistung von 9.280 kW und fahren max. 320 km/h – für eine Spannung von 15 kV – 6.800 kW, Vmax. 300 km/h – und für 1.500 Volt Gleichstrom – 3.680 kW mit Vmax. 270 km/h. Es sind die ersten TGV-Triebköpfe mit Drehstrom-Asynchronmotoren. Der Zug besteht aus zwei Triebköpfen und acht Wagen und hat eine Länge von ca. 200 m.

Die Neubaustrecke, die im Juni offiziell in Betrieb genommen wurde, ist 300 km lang, die Bauzeit dauerte 5 Jahre und der Bau hat 4 Milliarden Euro gekostet. Sie hat drei Neubaubahnhöfe: Champagne-Ardenne TGV (bei Reims), Meuse TGV und Lorraine TGV. Dieser Bahnhof ist etwas problematisch, weil er fast genau zwischen Metz und Nancy liegt, also keine Stadt direkt angebunden ist! Der letzte Abschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke soll ab 2009 weitergebaut werden und man rechnet, die fehlenden 100 km zwischen Lothringen und Straßburg Ende 2014 in Betrieb nehmen zu können. Die französischen Eisenbahnen rechnen mit einem Fahrgastaufkommen von 11 Millionen Fahrgästen. Die Fahrzeit von Straßburg nach Paris beträgt 140 Minuten. Nach Fertigstellung des letzten Abschnitts, für den ein Tunnel durch die Vogesen



PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN

gebaut werden muss, dauert die Fahrt nur noch knapp zwei Stunden.

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der neuen TGV-Strecke Ost von Paris über Straßburg, Karlsruhe nach Stuttgart am 10.6., die später verlängert werden soll weiter über München, Wien bis Budapest (Magistrale Ost), wurde zum selben Zeitpunkt eine weitere Hochgeschwindigkeitsverbindung eröffnet von Frankfurt über Mannheim, Saarbrücken, Forbach nach Paris. Diese Strecke wird mit deutschen ICE-Fahrzeugen bedient!

Karlsruhe wird zunächst dreimal, ab Dezember viermal täglich bedient: um 7.30 Uhr, 13.30 Uhr und 17.30 Uhr fährt der TGV nach Paris. Zurück nach Karlsruhe geht es ab Paris um 7.24 Uhr, 11.24 Uhr und um 17.24 Uhr. – In diesem Zusammenhang muss leider erwähnt werden, dass die vier EC-Zugpaare, die tagsüber eine direkte Verbindung von Karlsruhe über Baden-Baden nach Straßburg hergestellt haben, wegfallen! Das ist sehr schade. Um die Anbindung des nördlichen Teils unserer Region an Straßburg ist es m.E. ohnehin nicht sehr gut bestellt, liegen doch die Übergangszeiten der IREs und REs zur Ortenau-S-Bahn in Appenweier meistens bei 20 Minuten.

Vom 10. Juni bis zum 31. August wird ein Sonderfahrpreis angeboten: 29,- €

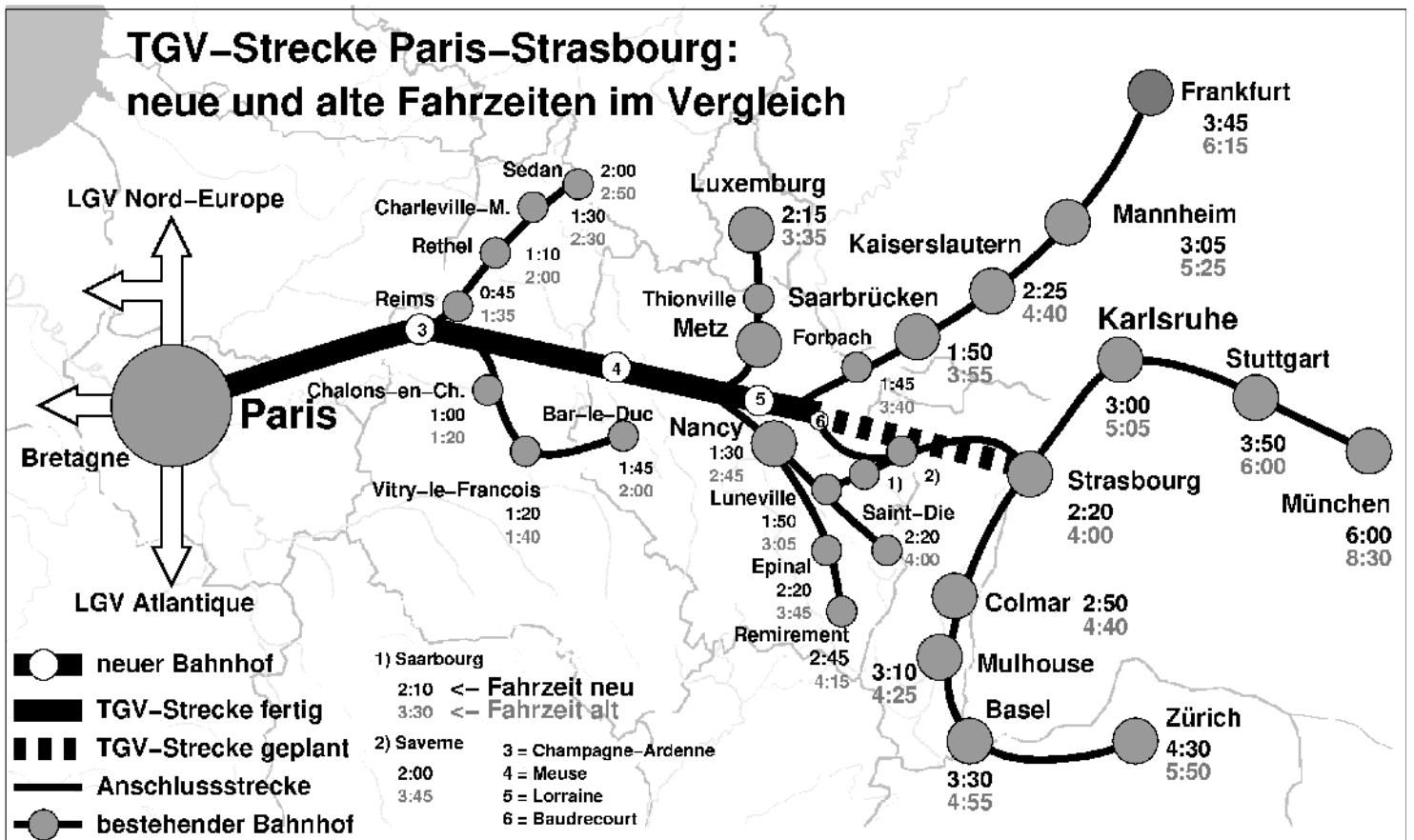
die einfache Fahrt von Karlsruhe nach Paris im Internet und am Automaten, am Schalter 34,- €. Die französischen Eisenbahnen locken sogar mit 15,- € für eine einfache Fahrt die Kunden in die Züge, befristet bis zum 10. Juli! Die späteren Fahrpreise stehen noch nicht fest. Pünktlich zur Erweiterung des TGV-Netzes gen Osten gab es wieder eine TGV-Rekordfahrt: Am 3.4. wurde auf dem Neubauteil der Strecke von Paris nach Straßburg mit einem speziell präparierten TGV (die Durchmesser der Räder wurden vergrößert, es wurden extra Stromlinienverkleidungen unten und oben angebracht), und zusätzlich mit erhöhter Stromspannung (von 25.000 Volt auf 31.000 Volt) die Geschwindigkeit von 574,8 km/h gefahren. Dadurch wurde der Rekord des TGV-Atlantik im Mai 1990, der „nur“ 515,3 km/h betrug, um ca. 60 km/h überboten.

Bei so viel Erfolg und Fortschritt muss es doch auch mal einen Dämpfer geben. Und der kam: Die Französische Staatsbahn hatte zur Generalprobe des TGV-Est Européen zwischen Straßburg und Paris eingeladen. 215 Journalisten, Angehörige der SNCF und elsässische Regionalpolitiker steigen in Straßburg-Hbf. zur Premierenfahrt in den Schnellzug TGV-Est nach Paris ein. Pünktlich um 10.21 Uhr fährt der TGV ab, er soll

um 12.29 Uhr in Paris Gare de l'EST ankommen. Kurz hinter Saverne gibt es ein opulentes Frühstück. Noch ist der Zug nicht auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke und nimmt etliche Kurven. Dann, kurz nach Ankündigung des Zugführers, dass der Zug bei Beaudrecourt auf die Hochgeschwindigkeitsstrecke einbiegt, verliert er an Fahrt, bremst und hält schließlich. „Wir haben ein technisches Problem“, tönt es aus dem Lautsprecher. Langsam rollt der Zug in den Bahnhof „Lorraine TGV“ ein, an dem noch gebaut wird. Mitten in der lothringischen Provinz müssen die Fahrgäste fast eine Stunde auf dem Bahnsteig warten, bis sie in einen Ersatz-TGV umsteigen können. Das Personal tröstet die Reisenden mit Champagner, der eigentlich bei Erreichen der Reisegeschwindigkeit von 320 km/h ausgedient werden sollte. „Das ist ein extrem seltener Vorfall“ sagte die Straßburger SNCF-Regionaldirektorin. Gegen 13 Uhr fährt der Ersatz-TGV ein. Zweieinviertel Stunden später wurde dann Paris erreicht. Statt zwei Stunden zwanzig Minuten waren es nun 4 Stunden und 23 Minuten Fahrzeit! – So etwas passiert eben auch einmal.

Literatur: Zahlreiche aktuelle Zeitungsausschnitte und Meyer-Eppler, „Die schnellsten Züge der Welt“

Johannes Hertel



Radeln in Karlsruhe – 1.: Verkehrsversuch Rheinstraße

Die östliche Rheinstraße ist zusammen mit der Kaiserallee die kürzeste Verbindung zwischen der City und dem Nebenzentrum Mühlburg und wegen der Geschäfte dort auch Ziel vieler Radler. Während die Kaiserallee mit ihren Anliegerfahrbahnen eine für Radler subjektiv angenehme Ost-West-Infrastruktur bietet, mussten sie sich in der Rheinstraße die Fahrbahn mit den Autos teilen. Das führte offenbar dazu, dass der Radanteil dort niedriger ist als es der Bedeutung dieser Achse entspräche und dass es relativ viele Radler auf Gehwegen gibt. Daher gab es eine Gemeinderatsanfrage, ob mit relativ einfachen Mitteln (Markierungen) ein Angebot für Radler geschaffen werden kann. Dies ist Anlass des Verkehrsversuches, der Mitte 2006 vom Planungsausschuss beschlossen wurde. Der VCD hat sich damals kritisch zur beschlossenen Variante 3 geäußert. Erste Beobachtungen bestätigen die Zweifel.

Der obere und mittlere Teil der Grafik unten wurde von der offiziellen Grafik des Versuchs maßstabsgetreu abgezeichnet und ergänzt. Man findet sie im Web unter karlsruhe.de/radverkehr und

dort unter „Verkehrsversuch Rheinstraße“. Im oberen Teil zeigt sie den Zustand, den man bisher als unbefriedigend empfand: Viele Radler fühlen sich in der Tat von den Autos an den Rand gedrängt und fahren daher im gefährlichen Schwenkbereich sich öffnender Autotüren (Tür ergänzt) und werden zudem oftmals ohne Fahrspurwechsel zu eng von den Autos überholt.

In der Mitte wird die derzeit markierte „eierlegende Wollmilchsau“ dargestellt: überbreite Fahrbahn für Autos, damit PKWs bei Bedarf weiter zweispurig fahren können, und Schutzstreifen für Radler. Darunter ergänzt die sich so ergebenden Abstände mit 1,9 m breiten Autos (Mittelklasse+Spiegel) und 0,7 m breiten Fahrrädern (Stadtad), Rad und Auto „stören“ sich so nicht mehr. **Aber:** Radler kommen nur haarscharf an einer offenen Tür vorbei. Und wenn die Autos wie bisher zweispurig fahren, haben Radler schon „offiziell“ laut Graphik nur 0,65 m Abstand zu Autos: weniger als

die Hälfte des von Gerichten geforderten Mindestabstands beim Überholen!

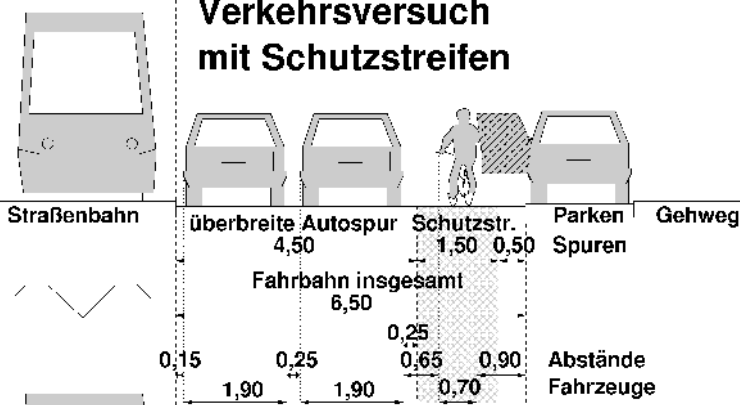


Rheinstraße in KA-Mühlburg alter Zustand

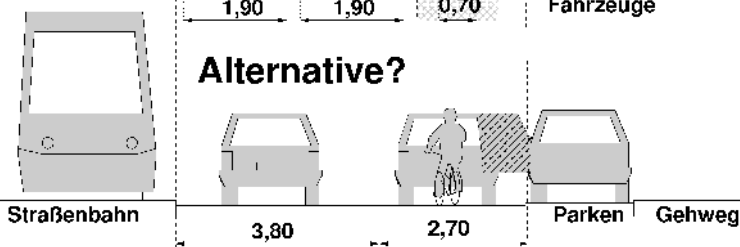
s.a.: karlsruhe.de/radverkehr



Verkehrsversuch mit Schutzstreifen



Alternative?



www.basislager.de
KA, Waldstr.58
 Tel. 07 21 - 2 66 05
 Mo - Fr 10.00 - 19.00
 Sa 10.00 - 16.00

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD

Aber ist dieser ohnehin zu geringe theoretische Abstand überhaupt praktisch da? Das untere der Bilder links (Seite 9) lässt befürchten, dass dem nicht so ist! Man sieht Autos auch dann nebeneinander fahren, wenn dort Radler sind. Und sie tun es mit fast keinem Abstand zur Linie oder berühren sie sogar, Kollisionsgefahr! Folge: Die Radler fahren immer noch am rechten Rand im Schwenkbereich der Türen. Mit ausreichendem Abstand zu Parkern fahren sie allenfalls, wenn keine Autos da sind, wie links oben. Man sieht auch, dass sich noch längst nicht alle Radler auf die Fahrbahn trauen...

Die Radler haben mit diesem „Schutzstreifen“ nur noch die **Wahl zwischen Pest oder Cholera: Abstand nach rechts ungenügend oder nach links?** Wenn nicht nur PKWs fahren sondern Kleintransporter oder wenn ein Rad mit (Kinder-)Anhängern unterwegs ist, sieht die Rechnung noch schlimmer aus ...

Durchschnittliche Radler haben durch diesen Streifen keinerlei Sicherheitsgewinn! Selbstbewusste Radler, die bisher nicht so weit rechts fahren, wie der Schutzstreifen es nun nahe legt, haben sogar einen Verlust an Sicherheit!

Daher sei an dieser Stelle die **Rechtslage** bezüglich „**Benutzungspflicht**“ solcher **Schutzstreifen** betrachtet: § 2 Abs. 4 StVO besagt, dass eine Benutzungspflicht von „Radwegen“ nur besteht, wenn dort ein blaues Schild mit weißem Rad steht: Dies ist hier nicht der Fall. Einige wollen eine „Benutzungspflicht“ aus dem allg. Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 herauslesen. Allerdings besagt die bisherige Rechtsprechung, dass diesem Gebot bei einem Abstand von 0,8 m vom Fahrbahnrand ohne bzw. – wie hier – von 1,0 m mit *parallel zur Fahrbahn* parkenden Autos Genüge getan wird. Einige Urteile geben Radlern sogar eine Mitschuld, wenn man mit zu geringem Abstand in eine offene Tür radelt. Wenn man diese Abstände einhält und so mit Anhänger oder Dreirad schon jenseits der Striche fährt, dürfte das nicht zu beanstanden sein. Mit Normalrad fährt man mit korrektem Abstand nach rechts bereits di-



rekt am Rand des linken Strichs. Wenn dann regelmäßig Autos mit Nullabstand überholen, dürfte ein Verlassen des Schutzstreifens *zum Schutz des eigenen Lebens* auch nicht zu beanstanden sein. **Aber ohne Gewähr:** Urteile zur Nichtbenutzung von Schutzstreifen gibt es unseres Wissens nach noch nicht.

Die „VwV zur StVO zu Zeichen 340“ gibt übrigens Vorgaben, wann Schutzstreifen eingerichtet werden dürfen. Der VCD hat bereits im Planungsausschuss auf Zweifel hingewiesen, dass die Kriterien, die dort für den Fall mit Gegenverkehr definiert wurden, auf geteilte Fahrbahnen übertragen werden können.

Es gibt über diese allgemeine Kritik hinaus noch stadteinwärts spezielle Gefahrenstellen, zum einen am Entenfang, (Bilder unten links): Hier verengen sich die beiden Fahrspuren vor der Ampel ausgerechnet in einer leichten Rechtskurve zur überbreiten Fahrspur. Wenn Autos nebeneinander auf die Verengung zufahren und das linke Auto der Kurve folgt, wird der rechte Autofahrer *reflexartig* ebenfalls nach rechts ziehen ohne daran zu denken, dass rechts von ihm ja eben noch ein Schutzstreifen war... Dass noch nichts passiert ist, ist wohl dem Umstand zu verdanken, dass Radfahrer bisher nur selten zusammen mit einem Autofahrerpulk ankamen.

Zum anderen ist stadteinwärts bei den Schrägparkern kein breiter Schutzraum vorhanden wie stadtauswärts. Wie weit einzelne Autos herausragen, sieht man auf dem linken oberen Bild. Frage: Wie viele Autos „verstecken“ sich hinter dem Kombi mit den getönten Scheiben und würden im „Blindflug“ ausparken? Zwei laut Ausschnitt. Auf dem

rechten Bild sieht man, wie weit ein Auto bereits auf dem Schutzstreifen steht, bevor der Fahrer überhaupt am Nebenparker vorbei *nahe* Radfahrer sehen kann, von schnellen, noch entfernteren Radlern ganz zu schweigen ...

Was wären Alternativen?

Notfalls lässt man es wie es war: Dann können zumindestens selbstbewusst nicht allzu weit rechts fahrende Radler sicher fahren. Den Radverkehrsanteil würde man ohne Aufklärung über sicheres Radfahren aber nicht erhöhen.

Oder Nägel mit Köpfen: Man verzichtet auf die Option des zweispurig fließenden Autoverkehrs und markiert eine ausreichend breite Radspur wie in der Durlacher Allee. Bezüglich der Verkehrsmenge ähneln sich beide Straßen, es wäre machbar, aber es ist mit Widerständen der Auto- und Handels-Lobby zu rechnen, die jetzt schon über angeblich vermehrte Staus klagt ...

Oder man geht wieder wie vorher zum Mischverkehr über, aber mit schmalerer rechter Spur: bspw. 2,8 m, so dass Radler nicht mehr ohne Fahrspurwechsel überholt werden können.

Unterstützt durch Fahrrad-Piktogramme in der **Mitte** dieser Spur kann man verdeutlichen, dass hier **bevorzugt Radler** fahren sollen, **in der Mitte und eben nicht am Rand!** Plus zusätzliche Auto-Symbole: Hier können bei Bedarf **auch Autos** vorsichtig fahren, z. B. zum Abbiegen, Einparken, Warten vor Ampeln etc., siehe Skizze unten.

Der Versuch wird übrigens durch die Fachhochschule wissenschaftlich begleitet mit Verkehrszählungen und Auswertung von Videoaufnahmen, jeweils vorher und nachher. Es ist also noch zu hoffen, dass bald erkannt wird, dass der jetzige Versuch einer es allen Recht machenden „eierlegenden Wollmilchsau“ der falsche Weg ist und dass man **im Rahmen eines Versuchs auch mal was Neues wagen** kann. Neu? Eigentlich wäre es nur ein ganz normales Miteinander im Verkehr ...

Heiko Jacobs



Radeln in Karlsruhe – 2.: Stadtteilroute Knielingen – City



Nach Überarbeitung bzw. Neu-einrichtung der Cityrouten Süd und Nord ist die Route nach Knielingen die erste Stadtteilroute, die umgesetzt wird. Ein erster Teil

zwischen Neureuter Straße und Hertzstraße ist bereits fertig (Bild oben links). Problem war hier nur die Kommunikation mit den Bürgern, denn der Zwischenzustand (Bild darunter) sorgte für



Moltkestraße beim Klinikum: zu eng für Anhänger und unübersichtlich. Was kommt entgegen? Fußgänger? Radler?

Verwirrung (und auch Anfragen beim VCD), wo denn nur der heiß geliebte Radweg geblieben sei ... Dies zeigt, dass Kommunikation in Sachen Radverkehr seitens der Stadt noch verbesserbar ist. Weiter nach Osten wird der Radweg bald ebenfalls auf die Fahrbahn verlegt. Zur Zeit des Artikelschreibens wird aktuell die Kreuzung Moltkestraße/Hans-Thoma-Straße umgebaut. Sorgenkind ist bei dieser Route aber die Nordseite, insbesondere zwischen Franz-Lust-Straße und Hertzstraße (Bildreihe in der Mitte). Die ungenügende Breite, die nicht den Vorschriften entspricht (!), zusammen mit einigen unübersichtlichen Ecken, insbesondere an der Klinikumsmauer, sind Gefahrenstellen: Man sieht nicht, was dahinter kommt, vielleicht Gegenverkehr oder Fußgänger auf dem Radweg?

Was tun?

Einige halten bereits den Trennstrich des ursprünglich gemeinsamen Geh- und Radweges, der die Trennung von Fußgängern und Radlern verbessern

ten und Denkmalschutz wurden aber jede Änderung an der Mauer abgelehnt. Jeder Versuch, auf der straßenseitigen Mauerseite Platz zu schaffen, erfordert – ökologisch umstritten – Eingriffe in den Baumbestand und zudem – teuer – in die Lage der Gleise.

Ginge es um Autoverkehr oder öffentlichen Verkehr, wäre eine Veränderung an dieser Stelle vermutlich kein Problem. Für eine Verbesserung einer Ein- und Ausfädelspur der Südtangente wurde vor einigen Jahren am Entenfang eine Schule einige Meter verkürzt. Für einen besseren Kurvenradius für die Straßenbahn nach Wolfartsweier wurde ein Haus abgerissen. Ganz zu schweigen davon, was Projekte wie Nordtangente und Kombilösung bei hohem finanziellen Aufwand und fragwürdigem Nutzen bringen würden. Wenn es aber „nur“ um Radverkehr geht (oder noch schlimmer „nur“ um Fußgänger), dann werden finanziell immer noch nur Brosamen im Vergleich zu Auto und Bahn verteilt und es wird zu schnell vor Problemen kapituliert.

Als es im damaligen Arbeitskreis Radverkehr um die Festlegung ging, was Hauptroute wird und was Nebenroute, hieß es, bei

einer Hauptroute hätte man auch mehr Möglichkeiten, was Finanzen und Umbauten betrifft. Darauf setzte ich trotz erheblicher Bedenken gerade wegen dieses Abschnittes meine Hoffnungen. Daraus wurde leider nichts. Angesichts des geringen Etats ist zu befürchten, dass ähnliches auch anderen kritischen Stellen des Netzes passieren wird.

Zur Zeit sieht es so aus, als würde sich an dieser Stelle nichts ändern. Man hofft nur, dass die Verbesserungen auf der anderen Seite die Zahl der Falschräder vermindert. Eine Hauptroute erhebt aber den Anspruch, den Radverkehr an dieser Stelle zu bündeln, den Verkehr also zu steigern. Dafür ist diese Stelle aber ungeeignet. Wenn es dabei bleibt, sollte man überprüfen, ob man eine andere Route von Ost nach West zur Hauptroute machen kann.

Heiko Jacobs

immer
Service + Beratung

Fachwerkstatt · Kundendienst
Probefahren · Testräder
und alles rund ums Rad

einfach reinschauen

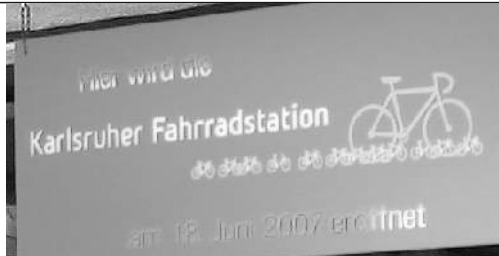
Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net

RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Radeln in Karlsruhe – 3.:

Was lange währt, wird endlich gut? Am 18. Juni 2007 war es endlich soweit: Die neue Fahrradstation am Hauptbahnhof wird vom OB Heinz Fenrich eingeweiht. Nicht wie ursprünglich geplant eine „große“ Lösung analog zu anderen Städten – das scheiterte nach langem Hin und Her an der Finanzierung –, sondern eine kleine Lösung in der ehemaligen nördlichen Tiefgarazenzufahrt, immerhin videoüberwacht. Damit geht ein alter Wunsch von Radfahrern, die gerne nach der Reise ihr Rad unverseht bzw. überhaupt vorfinden wollen, in Erfüllung.

Die Räder werden auf der linken Seite der Station übereinander eingestellt. Mit einer ausziehbaren Schiene wird zwar das Einstellen erleichtert (siehe Bild), aber etwas Kraft und Übung ist schon erforderlich. Wer sein Rad deswegen

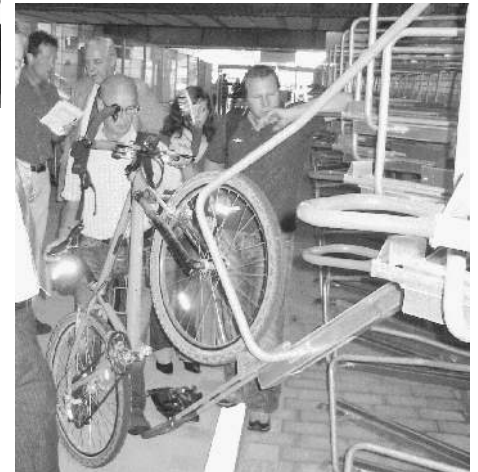


unten abstellt, sollte aber darauf achten, dass die Schiene weiterhin ausfahrbar ist und dabei nicht hohe Sättel oder Körbe trifft! Rechts stehen moderne „einstöckige“ Radständer, wie man sie aus der Innenstadt kennt.

Das Einstellen kostet 1,- € pro 24 Stunden, Wochenkarte 2,50 €, Monatskarte 7,- €, Jahreskarte 65,- €. Ein Automat wird noch vor der Station aufgestellt, Karten sind aber bereits beim Kassenhaus der Tiefgarage erhältlich.

Die alte Abstellanlage vor der Station wird weiter kostenlos bestehen bleiben, wird aber voraussichtlich im August auch mit modernen Ständern mit mehr Abstand ausgerüstet.

Heiko Jacobs



Wie stellt man es oben ein? Schiene rausziehen und runterklappen, Vorderrad in die Schiene, Rad hochschieben, bis es von dem Teil am runterrollen gesichert wird, auf dem im Bild gerade das Vorderrad steht, Schiene mitsamt Rad wieder hoch. Demonstriert vom ADFC-Vorsitzenden Burkhard Eisold mit OB Heinz Fenrich im Hintergrund. Fotos: Heiko Jacobs

Radeln in Karlsruhe – 4.: Miteinander und Öffentlichkeit

Verbesserungen für den Radverkehr sind mehr als nur Radrouten-Infrastruktur und Radabstellplätze. Auch die Öffentlichkeitsarbeit gehört als wichtiges Element dazu! Unter dem Titel „Förderung von Toleranz im Straßenverkehr und Unfallvorbeugung im Radverkehr als Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit“ stand daher ein entsprechender Vortrag auf der Tagesordnung des Radlerforums im März, vorgetragen von Franz P. Linder, Inhaber eines Verkehrsplanungsbüros und einer Kommunikationsagentur in Köln.

Gegenseitige Toleranz und Rücksichtnahme ist die Basis einerseits für unfallfreie Fahrt und andererseits für die Lust am Radfahren. Die Karlsruher Politik, die in den letzten Jahren zu einer Bevorzugung des Autos tendierte, hat das Klima auf den Straßen bei Auto- und Radfahrern nicht gerade positiv beeinflusst. Auch ich selbst war da in letzter Zeit leider nicht immer vorbildlich ...

Wie gegensteuern? Viele kennen Flugblätter etc., die uns erzählen, was wir alles richtig machen sollen. Soundsoviel Reflektoren am Rad, diverse Verkehrsregeln etc., immer irgendwo der warnende Zeigefinger im Hintergrund ... Bringt nicht sonderlich viel, so Linders Resümee, weil es ungehört verhallt. Frei nach „Radfahren hat Regeln! Werbung auch!“ müssen die Botschaften aufweckend, neugierig machend, augenzwinkernd, aktivierend, Lust vermittelnd etc. verpackt sein. Als Beispiel nannte er die Kölner Plakataktion „Kölner tun's 472.168x täglich in aller Öffentlichkeit“ (Radfahren natürlich, so die Auflösung Tage später ...) Kein Erfolg könne es geben, wenn es nur eine „homöopathische“ Finanzierung gebe, wo er als Beispiel Nordrhein-Westfalen nannte: 1,3 Mrd. € für die Autos, 1,6 Mrd. € für den öffentlichen Verkehr, aber nur 0,05 Mrd. € für den Radverkehr (von der Moltkestraße hatten wir es ja schon weiter oben ...) Und man müsse den potentiellen Radler als mul-

tiptionalen Verkehrsteilnehmer ansprechen, der nicht radeln *muss*, sondern *will*. Er sprach auch das „Einfluss-schema umweltbewussten Verhaltens“ an: Nicht nur das Wissen um die Umwelt ist relevant (das hat in Grundzügen heute fast jeder), sondern das Gesamtsystem aus Einstellungen und Werten, Angeboten, wahrgenommenen Konsequenzen und Handlungsanreizen. Hier gibt es noch einige Schrauben, an denen man drehen kann, um mehr Leute sicher aufs Rad zu bekommen.

Außerdem sah er das Radfahren als Teil der „Nahmobilität“ in einem größeren Zusammenhang, nämlich der demographischen Entwicklung. Der Altersdurchschnitt steigt kontinuierlich und damit ändert sich die Mobilität. Zur Nahmobilität zählt er dabei nicht nur das Fahrrad, sondern auch Inliner etc. und Fußgänger in allen Formen: mit und ohne Rollator, Kinderwagen, ... Denn der erhöhte Platzbedarf von Senioren kommt allen zugute, darunter auch Familien, die ebenso wie Senioren an der Nahmobilität (und Nahversorgung) besonders interessiert sind. Fußgänger- und seniorenfreundliche Gestaltung unserer Umgebung ist zugleich die beste Familienförderung! Nahmobilität und somit Wohn- und Freizeitwert ist zudem ein Standortfaktor im Kampf um wirtschaftliche Vorteile.

Heiko Jacobs



mehr
Auswahl+Angebote
 Trekking-Reiseräder-Falträder
 Mountainbikes-Tandem-Rennräder
 Kinderanhänger-Citybikes
bei Ihrem Spezialisten
 Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net
RAD+TAT
 DER KARLSRUHER RADLADEN

KVV-Jahreskartenaktion für BUZO-, PRO BAHN- und VCD-Mitglieder

Bestellung: Adresse auf Rückseite eintragen bzw. Adressaufkleber korrigieren		zum Vergleich:	
Mitglied in:	<input type="radio"/> BUZO <input type="radio"/> PRO BAHN <input type="radio"/> VCD	Zonen:	Preis: KVV-Jahreskarte:
Mitgliedsnummer (VCD)		<input type="radio"/> 2	378,- € 420,- €
Abholung ...	<input type="radio"/> Abholzeiten siehe Text	<input type="radio"/> 3	491,40 € 546,- €
... oder Versand mit:	<input type="radio"/> als Brief: 1,50 € (unversichert)	<input type="radio"/> 4	599,40 € 666,- €
	<input type="radio"/> als Paket: 7,50 € (bis 500,- € vers.)	<input type="radio"/> 5	723,60 € 804,- €
	<input type="radio"/> Express: 8,10 € (bis 500,- € vers.)	<input type="radio"/> 6	837,- € 930,- €
Startwabe (oder „Netz“)		<input type="radio"/> Netz	1047,60 € 1.164,- €
Zielwabe		Laufzeit der Jahreskarte ab:	
		<input type="radio"/> 1.2. <input type="radio"/> 1.5. <input type="radio"/> 1.8. <input type="radio"/> 1.11.	

Mitglieder können eine **übertragbare** KVV-Jahreskarte mit **10 Prozent Rabatt** beziehen (Ersparnis für Sie zwischen 42,- und 118,- €). Da lohnt es sich für bisherige Nichtmitglieder, in einen der Vereine einzutreten, *siehe Aufnahmeformular Rückseite*. Füllen Sie die Online-Bestellung im Web unter www.umverka.de aus. Oder schicken Sie uns das obige Bestellformular an:

Umweltzentrum Karlsruhe
Jahreskartenaktion
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

VCD Karlsruhe
Sparda-Bank B-W
BLZ 600 90 800
Kontonummer 953 695

Verwendungszweck:
„KVV-Jahreskarte“
sowie den Namen angeben, unter dem Sie bei uns bestellt haben.
Bestellung und Geld müssen bis zum Stichtag bei uns sein! Ansonsten wird der Beginn der Gültigkeit automatisch um ein Quartal verschoben!

bezahlen bis	*)	*)	2.7.	1.10.
abholen ab	*)	*)	24.7.	23.10.

*) Termine werden noch festgelegt

Die Karten können im Umweltzentrum (Kronenstraße 9) **gegen Vorlage des Personalausweises** abgeholt werden, Zeiten siehe Rückseite, sowie, *nur mit telefonischer Anmeldung*, montags 20.15 h. Auf Wunsch ist eine **Zusendung** auf **eigenes Risiko** möglich: als Brief (1,50 €), Paket (Haftung der Post bis 500,- €; 7,50 €) oder Expressbrief (Haftung auch bis 500,- €; 8,10 €).

Kleiner Riss, große Wirkung – Inneres einer Brücke

Um Fronleichnam sorgten dringende Reparaturen an der Rheinbrücke mit Einspurigkeit für lange Staus. Ein Stahlträger des sog. Fahrbahnübergangs (zum Ausgleich temperaturbedingter Längenunterschiede) war angerissen. Wäre er ganz gebrochen, hätte ein Auto- oder gar Motorradfahrer verunglücken können. Nur ein einsamer Schweißer war am Werke? (so die Beschwerden einiger Autofahrer) Nun, mehr Schweißnähte gab's eben nicht ... Gleichzeitig wurden unter der Brücke abgenutzte Dämpfer ausgetauscht.

Sorgen, dass größere Schäden an der Brücke unentdeckt bleiben, braucht man sich nicht zu machen: Seit 2 Jahren schon bekommt die Brücke einen neuen Innenanstrich und überhaupt sei die Brücke wartungsintensiv und so fast ständig jemand vor Ort. Ein ungewöhnliches Geräusch sorgte dabei auch für die zügige Entdeckung des Schadens.

Beim Pressetermin gab es bei der Führung ins Innere der Brücke natür-

lich die obligatorische Frage nach Sanierung und zweiter Brücke. Als schlimmster Fall wurde der Austausch der 54 Seile dargestellt, wodurch eine monatelange Sperrung erforderlich wäre. Ob dies so nötig ist, ist fraglich. Die Seile der Fleher Brücke der A 46 bei Düsseldorf bekommen derzeit nicht nur einen neuen Rostschutz, sondern 9 von 96 werden auch ausgetauscht, das alles unter laufendem Betrieb. Mindestens bei neuen Brücken steht der Austausch einzelner Seile im Anforderungskatalog.



Das Ende der Seile im Inneren der Brücke.



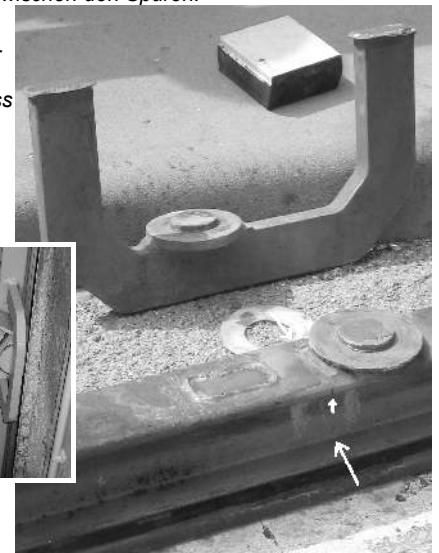
Oben: Einbau des Ersatzteils am Punkt der geringsten Belastung: zwischen den Spuren.

Rechts: abgebrochener Bügel führte zu Riss im Träger.

Unten: So soll es von unten aussehen.



Text und alle Fotos: H. Jacobs



BUZO VCD PRO BAHN BUZO VCD PRO BAHN BUZO VCD VCD VCD VCD VCD VCD

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 27

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

Ich möchte
Mitglied werden bei:

BUZO (30,- € / Jahr)

PRO BAHN (38,- € / Jahr)

VCD (44,- € / Jahr) Meine **Anschrift, Telefon, E-Mail, ...** :

Alle genannten Beiträge (bzw. empfohlenen
Spenden bei BUZO) für normale Mitglied-
schaften. Beiträge für besondere Gruppen
bitte bei den einzelnen Vereinen erfragen.

.....
.....
.....

TERMINE

Ausschneiden und frankiert im Fensterumschlag zusenden
oder E-Mail schicken an eine der Adressen unten.

22. Juli 2007

Im Kajak den Altrhein entdecken

Gemeinsam wird unter Leitung von Johannes Meister (BUZO) der Rappenwörter Altrhein erkundet. Boote werden gestellt, Wechselkleidung ist mitzubringen. Alle Teilnehmer müssen schwimmen können! Teilnahme auf eigene Verantwortung! Teilnahmegebühr: 15 €; **Anmeldung** mit Angabe Ihrer Namens und Ihrer Tel.-Nr. **zwingend erforderlich** bis zum 19.7.07 im Umweltzentrum unter Tel.: 0721/380575 oder buzo@umverka.de; Treffpunkt 14 Uhr Bootshaus KTV, Insel Rappenwört (Linie 6)

25. August 2007

Mit der „Kultur-Bahn“ durchs Nagoldtal nach Tübingen

Bahnfahrt mit Philipp Horn (VCD) nach Tübingen, dort alternativ Stadtführung, Stocherkahnfahrt auf dem Neckar oder Stadtbummel durch die Altstadt. Teilnahmegebühr: 10 € (entfällt für VCD-Mitglieder) zuzügl. Fahrkarte (ca. 4 €); **Anmeldung** mit Angabe Ihrer Namens & Ihrer Tel.-Nr. **zwingend erforderlich** bis zum 23.8.07 im Umweltzentrum unter Tel.: 0721/380575 oder unter E-Mail: philipp.horn@vcd-bw.de; **Treffpunkt** KVV-Kundenzentr. Hbf Karlsruhe, 9 Uhr

16. September 2007

Bahnexkursion ins Wieslautertal und zum Biosphärenhaus Pfälzer Wald/Nordvogesen

„Schienenkreuzfahrt“ unter Leitung von Johannes Meister (BUZO) zum Wieslautertal, dort sind möglich: Besuch Biosphärenhaus Pfälzer Wald/Nordvogesen mit Baumwipfelpfad, Wandern entlang des Wieslautertals oder Erkundung der Felsformationen im Umkreis von Dahn. Teilnahmegebühr: 5 € (für BUZO- und PRO BAHN-Mitglieder kostenlos) zuzüglich Fahrtkosten (ca. 8 €) und Eintritt Biosphärenhaus/Baumwipfelpfad (8 €); **Anmeldung** mit Angabe Ihrer Namens und Ihrer Tel.-Nr. **zwingend erforderlich** bis zum 13.9.07 im Umweltzentrum Tel.: 0721/380575 oder buzo@umverka.de; **Treffpunkt** 9:45 Uhr ServicePoint im Hauptbahnhof.

26. September 2007, 19 Uhr Globaler Klimawandel –

eine lokale Herausforderung, mit Prof. Dr. Christoph Kottmeier, Institut f. Meteorologie&Klimaforschung, Uni KA; Nicolai Schaaf, BUND; Werner Korn, VCD; im Stephansaal, Ständehausstr. 4

bis 7. Oktober 2007

„Leben mit dem Wald am Oberrhein – Waldreich“ Sonderausstellung im Naturkundemuseum Karlsruhe, Erbprinzenstraße 13 in Karlsruhe, Öffnungszeiten: Di bis Fr 9.30-17.00; Sa, So und Feiertage: 10-18 Uhr; Montags geschlossen! Eintritt: Erwachsene: 2,50 €, Familienkarte: 5 €, Kinder unter 6 Jahren frei; Infos unter 0721/175-2111

Am 7. Oktober 2007 10 Uhr Führung

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag:

BUZO-AG Verkehr

i.d.R. jeden Montag, 20 Uhr
(Infos unter 0721/380575)

Montag/Dienstag:

Aktiventreffen des VCD

in der Regel jeweils am 1. Dienstag und 3. Montag im Monat, 20.00 Uhr:
Di. 3.7., Mo. 16.7.,
Di. 7.8., Mo. 20.8.,
Di. 4.9., Mo. 17.9.,
Di. 2.10., Mo. 15.10.,
Di. 6.11., Mo. 19.11.,
Di. 4.12., Mo. 17.12.

Mittwoch:

ADFC

ADFC-Infoladen jeden **4. Mittwoch**,
18 bis 19.30 Uhr

Donnerstag:

Fahrgastverband PRO BAHN

jeden zweiten Donnerstag
im Monat, 19.30 Uhr
(Infos unter 0721/380575)

Spenden:	BUZO	PRO BAHN	VCD
Kontonr.:	924 23 55	310 548 500	953 695
BLZ:	660 501 01 (Sparkasse)	370 100 50 (Postb. Köln)	600 908 00 (Spardab.)
Telefon:	0721 - 38 05 75	0721 - 38 05 75	0721 - 38 06 48
Internet:	buzo.umverka.de	probahn.umverka.de	vcd.umverka.de
E-Mail:	buzo@umverka.de	probahn@umverka.de	vcd@umverka.de

BUZO, PRO BAHN und VCD
finden Sie im

**Umweltzentrum,
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe**

Bürozeiten:

Mo-Do 10-13 Uhr, Do 14-17 Uhr